

EEN NIEUWE ADEM VOOR HET KLIMAATBELEID

Mathias Bienstman, Bond Beter Leefmilieu

De Vlaamse regering presenteerde onlangs een ontoereikend klimaatplan voor de komende 8 jaar. Het verschil tussen het ambitieniveau van het plan en wat nodig is, verbaast. Het zorgt ervoor dat Vlaanderen verder een traject van destructieve uitstoot van broeikasgassen blijft bewandelen en het halen van klimaatdoelstellingen dus buiten bereik zal blijven.

Beleidsmakers die werk willen maken van trendbreuk moeten volop gaan voor een grootschalig energierenovatieprogramma, een structureel antwoord bieden op het groeiend wegverkeer en gezonde voedingsgewoonten zonder vrees promoten.

Emissies in de niet-ETS sectoren aanpakken

Goed de helft van de broeikasgasemissies in Vlaanderen valt onder de verantwoordelijkheid van gewestelijk en federaal beleid. Het gaat in de eerste plaats over de uitstoot door gebouwen, voertuigen en de landbouw. Dit zijn de niet-ETS sectoren: de andere helft, de emissies van grote industriële installaties en elektriciteitsproductie maken deel uit van de Europese Emissiehandel (ETS). De emissies in de niet-ETS sectoren zijn erg afhankelijk. De grote emissiebronnen zoals de gebouwen- of het voertuigenpark ondergaan zelden bruuske veranderingen. De renovatiegraad in het gebouwenpark of de vernieuwingsgraad van het voertuigenpark en de erbij horende CO₂ reducties kunnen slechts stapsgewijs opgedreven worden. Daarom is het erg belangrijk geen tijd te verliezen en in het juiste ritme toe te werken naar de noodzakelijke emissiereducties. Daarin faalt het Vlaamse klimaatbeleid: het blijft achter op wat Europa laat staan de klimaatwetenschap vraagt. Erger, de kloof tussen beleidsvoornemens en verwezenlijkingen enerzijds en klimaatvereisten anderzijds groeit jaar na jaar. In het klimaatbeleidsplan dat de Vlaamse regering presenteert voor de komende 8 jaar streeft ze interne emissiereducties na van om en bij de 1% per jaar in de niet-ets. Volgens de klimaatwetenschap moeten geïndustrialiseerde landen tegen 2050 emissies reduceren met 80-95% in vergelijking met 1990. Om daar te geraken hebben we in de hele economie jaarlijkse emissiereducties tussen de 4 en 7% nodig. Evoluëren van jaarlijkse reducties van 1% naar 4% is gezien de structuur van de niet-ets sectoren geen sinecure. Eén ding is zeker: met de huidige beleidsinzet zal het niet lukken.

Maar niet alleen de beleidsmakers dragen verantwoordelijkheid. Wanneer er wordt nagedacht over het terugdringen van de vervuiling door gebouwen, transport of landbouw stoot men op heel wat heilige huisjes. Bij grote delen van het middenveld ontbreekt vooralsnog de moed of de energie om die op een creatieve manier aan te pakken. Vooral de meest doeltreffende instrumenten zoals een sturende fiscaliteit of normering stoten al te vaak op een njet. Het is nochtans zonneklaar dat de uitstoot van gebouwen, transport en landbouw niet fundamenteel zal wijzigen zonder een beroep te doen op normen en financiële prikkels. Als we naar de uitdagingen per sector kijken, wordt dat meteen duidelijk.

Gebouwensector

In de gebouwensector is het zaak een grootschalig energierenovatieprogramma op gang te trekken. Dat lukte tot op zekere hoogte door verbouwers met premies en fiscale voordelen aan te zetten tot energierenovaties. De afgelopen jaren zijn er in Vlaanderen tot 50.000 woningen per jaar voorzien van dakisolatie, een efficiënte ketel of (drie)dubbele beglazing. Maar nu zit de overheid krap bij kas. De door de federale overheid geschrapte steun, bijvoorbeeld voor passiefhuizen, is nauwelijks vervangen door steun van de Vlaamse overheid. Financiële steun biedt trouwens geen antwoord aan de groepen die omwille van allerlei niet-financiële barrières energierenovaties links laten liggen. De renovatiegraad riskeert de komende jaren structureel terug te vallen. Net op het ogenblik dat een versnelling van (diepgaande) energierenovaties gewenst is. Met de opname van een verplichting tot dakisolatie voor (huur)woningen in de Wooncode deed de overheid een schuchtere poging om ook in het bestaand gebouwenbestand normerend op te treden. Het is niet meer dan logisch dat die verplichting wordt uitgebreid tot de andere ingrepen uit het Vlaamse energierenovatieprogramma: een efficiënte ketel en goede beglazing. Van weersomstuit kunnen zulke verplichtingen de positie van kwetsbare huurders verder verzwakken. Dat maakt dat de hervorming van de woonbonus, het belangrijkste fiscale instrument in het woonbeleid, mee in beeld komt. Daar

kunnen er middelen gevonden worden om kwetsbare huurders te ondersteunen. Het instrument zou ook meer moeten sturen in de richting van energierenovaties. Het advies van de Woonraad biedt hier inspiratie.

Transportsector

In de sector transport is het principe ‘de kosten voor mobiliteit eerlijk doorrekenen’ grotendeels dode letter gebleven. Wegvervoer veroorzaakt enorme infrastructuur-, gezondheids- en milieukosten. Zo kwam het EEA er voor België op uit dat vrachtwagens jaarlijks voor 1,3 miljard euro gezondheidskosten veroorzaken. Het wegvervoer draait slechts ten dele op voor de externe kosten met de verschuldigde belastingen en accijnzen. Het draagvlak om de vraag naar wegvervoer te sturen, bijvoorbeeld met een kilometerheffing of hogere accijnzen, groeit. Maar de weerstand blijft ook sterk. De idee leeft dat het principe de vervuiler betaalt rechtstreeks leidt tot de betaler mag vervuilen. Of dat personen die geen alternatieven hebben, bijvoorbeeld voor woon-werk verkeer, onevenredig hard getroffen worden met een beprijzing van het wegvervoer. De vaststelling dat er geen alternatief is om de files tegen te gaan en de vervuiling van het wegvervoer voldoende terug te dringen, zou ertoe moeten leiden dat er meer aandacht gaat naar creatieve oplossingen voor die veelgehoorde bezwaren. Zo kunnen de inkomsten van een kilometerheffing (kwetsbare) groepen compenseren of gebruikt worden in een lastenverschuiving die werken lonender maakt.

Landbouw

In de landbouw hangen het merendeel van de broeikasgasemissies samen met de omvang van de veestapel. Als we met z'n allen gezonder eten, en wat minder vlees- en melkproducten consumeren, kan de omvang van de veestapel hier en elders afnemen. Gelukkig is het inkomen van de landbouwer niet rechtstreeks afhankelijk van de totale omvang van de veestapel, maar wel van de prijszetting voor de producten. In Vlaanderen zijn er nog heel wat mechanismen werkzaam die de zuivel- en vleesconsumptie aanzwengelen. Gaande van rechtstreekse steun zoals de ‘zoogkoeienpremie’ over ‘VLAM’ promotiecampagnes voor vlees tot het niet voorzien van lekkere, vegetarische maaltijden in het door de overheid gestuurde aanbod. Alleen al om gezondheidsredenen zou de gemiddelde Vlaming minstens een kwart minder vlees, vis en eieren moeten eten. Zo een daling zou tot een aanzienlijke reductie van de broeikasgasemissies van de veestapel leiden hier of elders.

Bio

Mathias Bienstman, Bond Beter Leefmilieu, beleidsmedewerker Energie Klimaat Mobiliteit